

بسم الله الرحمن الرحيم

البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

الدكتور محمد عمر مدني

البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

احتل البحر مكانة هامة في حياة الشعوب منذ القدم حتى عصرنا الحاضر ، لما له من أهمية استراتيجية واقتصادية وسياسية . ومن هنا زاد اهتمام رجال القانون والسياسة بشئون البحر والنظم المطبقة بشأنه . وقد كان ذلك كله وراء عقد العديد من المؤتمرات الدولية في عهد عصبة الأمم ثم الأمم المتحدة .

ففي ٢٤ سبتمبر سنة ١٩٢٤ م دعت جمعية الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي لتقنين قواعد القانون الدولي في موضوعات ثلاثة من بينها البحر الإقليمي . وقد انعقد هذا المؤتمر في الفترة من ١٣ مارس إلى ١٢ ابريل ١٩٣٠ م في لاهاي بهولندا ولكنه لم ينته إلى اتفاق (١) .

ومنذ قيامها أولت الأمم المتحدة تدوين قواعد القانون الدولي اهتماما كبيرا ، حيث قررت تكوين لجنة القانون الدولي وعهدت إليها مهمة تدوين وتطوير قواعد القانون الدولي . وقد جعلت هذه اللجنة تدوين وتقنين قواعد البحر في مقدمة المسائل التي تولت بحثها . وبعد دراسة للموضوع من جوانبه المختلفة في ضوء التقارير والمشروعات والملاحظات الحكومية ، انتهت اللجنة إلى وضع مشروعات لاتفاقيات أربع لقانون البحار عرضت على مؤتمر دولي ، دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة ، في جنيف في الفترة من ٢٤ فبراير إلى ٢٧ ابريل ١٩٥٨ م حيث توصل إلى إقرار أربع اتفاقيات هي : اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، اتفاقية الامتداد القاري ، اتفاقية الصيد حفظ الموارد الحية في البحار العالية واتفاقية أعالي البحار . وإضافة لذلك توصل المؤتمر إلى توقيع بروتوكول اختياري فيما يتعلق بالحل الإلزامي للمنازعات . كما صادق المؤتمر على عدة قرارات تتصل بشئون البحار حول التجارب الذرية في البحار العالية وتلويثها بالمواد المشعة وحفظ وصيانة المصايد الدولية ، والتعاون في تنفيذ إجراءات الحفظ والصيانة والقتل الإنساني للأحياء البحرية ونظام المياه التاريخية والدعوة إلى عقد مؤتمر ثان للأمم المتحدة لقانون البحر لبحث المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها مثل اتساع البحار الإقليمية وموضوع المصايد الساحلية .

وفي الفترة من ١٦ مارس إلى ٢٦ ابريل عام ١٩٦٠ م عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار في جنيف من أجل الوصول إلى حل للمسائل التي لم يتفق عليها في المؤتمر الأول ، غير أنه فشل في التوصل إلى هذا الاتفاق (٢) .

وفي أقل من عشر سنوات ، ظهر أمام الدول خاصة الدول النامية قصور التنظيم القانوني للبحار الذي وضع بجنيف عن مواكبة تطلعاتها ورغبتها في الحصول على حقوقها المشروعة في

استخدام البحار واستغلال ما بها من ثروات . لذلك وعلى أثر مبادرة تقدم بها السفير « باردو » مندوب مالطة لدى الأمم المتحدة في اغسطس ١٩٦٧ م مطالبا فيها الجمعية العامة للأمم المتحدة بإدراج موضوع نظام قانوني جديد لاستغلال الثروات الموجودة بقيعان البحار فيما وراء حدود الولايات الإقليمية الحالية ، وذلك لصالح البشرية كلها وللأغراض السلمية وحدها (٣) ، قامت الجمعية العامة ببحث الموضوع وأمام اللجنة الأولى للجمعية العامة للأمم المتحدة عرض مندوب مالطة اقتراحه في نقاط محددة هي :

- ١ — أن تصبح قيعان البحار والمحيطات تراثا مشتركا للبشرية .
- ٢ — استبعاد أية ادعاءات إقليمية من جانب الدول في تلك المناطق .
- ٣ — إنشاء جهاز دولي يعهد إليه بدراسة آثار إقامة نظام دولي لتلك المناطق من وجهتي النظر الأمنية والاقتصادية وصياغة معاهدة تستهدف إضفاء الطابع الدولي على قيعان البحار والمحيطات وضمان إنشاء وكالة دولية لهذا الغرض .

وقد شكلت الجمعية العامة لجنة خاصة لدراسة الاقتراح ، التي على ضوء تقريرها قررت الجمعية سنة ١٩٦٨ م ، إنشاء لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر فيما وراء حدود الولايات الإقليمية من اثنين وأربعين دولة عهدت إليها بمهمة وضع المبادئ والأساليب القانونية لإقامة نظام قانوني جديد لاستغلال ثروات قيعان البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية القومية . وفي ١٧ ديسمبر ١٩٧٠ م أصدرت الجمعية العامة تصريحا متضمنا المبادئ التي يجب أن يقوم عليها النظام القانوني الجديد المقترح والتي من أبرزها أن منطقة قاع البحر والمحيط ومواردها تعتبر تراثا مشتركا للبشرية، وأن يكون استخدامها مقصورا على الأغراض السلمية وحدها (٤) . وفي ضوء ما أجرته هذه اللجنة من دراسات وما بحثته من نقاط قررت الجمعية العامة في دورتها عام ١٩٧٢ م الدعوة لعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (٥) .

وقد افتتحت أولى دورات المؤتمر في نيويورك في الفترة ما بين ٣ و ١٥ ديسمبر ١٩٧٣ م وكانت دورة إجرائية لتنظيم العمل وتشكيل اللجان . وعقدت الدورة الثانية للمؤتمر في كاركاس بفنزويلا في الفترة من ٢٠ يولييه حتى ٢٩ اغسطس ١٩٧٤ م وتم فيها توزيع الموضوعات على لجان المؤتمر ودعوة ممثلي حركات التحرر الوطني التي تعترف بها منظمة الوحدة الإفريقية وجامعة الدول العربية لحضور المؤتمر . ومنذ هذه الدورة تناول المؤتمر بالدراسة الموضوعية كافة النقاط موضوع البحث في قانون البحار من جوانبه المختلفة (٦) . واستمر المؤتمر في عقد دوراته ما بين جنيف ونيويورك إلى أن تم التوصل إلى قرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ٣٠ أبريل عام ١٩٨٢ م وتم التوقيع على هذه الاتفاقية في مدينة « مونتيجوباي » بجامايكا في العاشر من ديسمبر ١٩٨٢ م من جانب مندوبي ١١٧ دولة بالإضافة إلى مجلس الأمم المتحدة لناميبيا وجزر كوك مشيرا بذلك إلى

اهتمام دولي كبير لم تحظ به أي اتفاقية دولية سابقة . وتضم هذه الاتفاقية التي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية إن لم تكن أهمها على الإطلاق ٣٢٠ مادة وتسعة مرفقات بالإضافة إلى ستة قرارات أرفقت بالوثيقة الختامية للمؤتمر .

ولأن مجال بحث هذه الاتفاقية واسع وطويل ، فإن ما يهمنا في هذه العجالة أن نستعرض الوضع القانوني للبحر الأحمر في ضوء أحكام الاتفاقية من خلال النقاط التالية :

- أولا : البحر الأحمر بحر شبه مغلق .
- ثانيا : المملكة العربية السعودية والبحر الأحمر .
- ثالثا : استغلال الثروات الحية في البحر الأحمر وفق أحكام الاتفاقية .
- رابعا : الملاحة في البحر الأحمر .

أولا : البحر الأحمر بحر شبه مغلق :

يغطي البحر الأحمر مساحة تبلغ ١٧٨ ألف ميل مربع . ويبلغ طول سواحله من خليجي العقبة والسويس ٣٠٦٩ ميلا ، ويبلغ متوسط اتساعه ١٧٠ ميلا ، ويضيق في اتجاه الشمال والجنوب ، وأشد نقاطه اتساعا ١٩٠ ميلا تمتد بين مصوع في ارتيريا على الساحل الأفريقي وجيزان بالمملكة العربية السعودية على الساحل الآسيوي ، ويبلغ اتساع أضيق مناطقه ٤٠ ميلا فقط بين عصب في ارتيريا والمخا بالجمهورية العربية اليمنية ، ويتصل بالبحر المتوسط خلال قناة السويس شمالا ، ويتصل بخليج عدن المؤدي إلى البحر العربي عن طريق باب المندب (٧) .

ويعتبر البحر الأحمر من أهم البحار العالمية للملاحة خاصة بعد شق قناة السويس عام ١٨٦٩ م ثم اكتشاف النفط في منطقة الجزيرة العربية والخليج العربي ، هذا بالإضافة إلى أهميته الاقتصادية التي ظلت تشكل عاملا له قيمته في الربط بين الشعوب التي تعيش على سواحله (٨) .

ويخضع البحر الأحمر كغيره من المساحات البحرية والمحيطية للتنظيم القانوني الدولي للبحار . حيث كان يدخل في عداد البحار العامة ، أي البحار التي تنطبق عليها حريات أعالي البحار التي نصت عليها اتفاقية جنيف لأعالي البحار الموقعة عام ١٩٥٨ م وذلك باستبعاد المساحات البحرية القريبة من شواطئ الدول المطلة عليه باعتبارها من المياه الداخلية أو البحار الإقليمية لها ، وهي المساحات التي تخضع للسيادة الإقليمية لدولة الساحل مع بعض القيود الخاصة لتيسير الملاحة الدولية المتمثلة في الاعتراف لسفن الدول الأجنبية بحق المرور البريء عبر البحار الإقليمية .

وفي ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تم التوقيع عليها عام ١٩٨٢ م والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ — وإقرارها لنظام المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والتي مفادها أن تمتد اختصاصات الدول الساحلية لأغراض اقتصادية أساسا إلى مسافة من البحار تصل إلى ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، يصير البحر الأحمر كله مغطى بالمناطق الاقتصادية البحرية للدول المشاطئة له بالنظر إلى مساحته المشار إليها سابقا .

ويعد البحر الأحمر بذلك بحرا شبه مغلقا وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي عرفت البحر شبه المغلق في المادة ١٢٢ بأنه يعني خليجا أو حوضا أو بحرا تحيط به دولتان فأكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق ، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر .

وقد أفردت الاتفاقية حكما خاصا بالبحار المغلقة وشبه المغلقة يتصل بالتنسيق والتعاون فيما بين الدول المشاطئة لها نعرض له بعد أن نشير إلى موقف المملكة العربية السعودية من استخدام البحر الأحمر واستغلال ثرواته .

ثانيا : المملكة العربية السعودية والبحر الأحمر :

يخص المملكة الجزء الأكبر من سواحل البحر الأحمر حيث يصل طول ساحلها على هذا البحر ما يقرب من ١٠٢٥ ميلا من الطول الكلي لسواحلها البالغ ٣٠٦٩ ميلا تقريبا (٩) . ومن هنا ليس بغريب أن تبدي المملكة اهتماما خاصا بالبحر الأحمر وكيفية الاستفادة منه ومن ثرواته في وقت يحتل فيه هذا البحر مكانة استراتيجية واقتصادية لا تغفل الأمر الذي جعله محطاً لأطماع وتطلعات الكثير من الدول الكبرى .

فقد أصدرت المملكة في السادس عشر من فبراير ١٩٥٨ م الموافق ٢٧ من رجب ١٣٧٧ هـ مرسوما ملكيا يتعلق بالمياه الداخلية والبحر الإقليمي للمملكة (١٠) .

- وتشمل المياه الداخلية في المملكة العربية السعودية طبقا للمادة الثالثة من هذا المرسوم ما يلي :
- أ . مياه الخليج الواقعة على طول سواحل المملكة العربية السعودية .
 - ب . المياه التي فوق وتجاه البر من أي ضحضاح لا يبعد بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا عن البر أو عن أية جزيرة عربية سعودية .
 - ج . المياه التي بين البر وبين أي جزيرة عربية سعودية لا تبعد عن البر بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا .

د . المياه بين الجزر العربية السعودية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا .

وقد عرفت المادة ١/ب من المرسوم الملكي الخليج بأنه أي خور أو دوحة أو شرم أو ذراع من البحر ، بما يفيد تغطية كافة التعرجات والخلجان الصغيرة والكبيرة على سواحل المملكة ، والتي تعتبر حسب منطق الفقرة (أ) من المادة الثالثة مياها داخلية للمملكة . هذا بالإضافة إلى أن المرسوم في المادة ٥/د قد أفاد اعتبار المياه المحصورة بين الخط الخارجي للمنشآت الأكثر بروزا للميناء في المرفأ والساحل مياه داخلية .

وفيما يتصل بالبحر الإقليمي نصت المادة الرابعة من هذا المرسوم على أن « يقع البحر الإقليمي للمملكة العربية السعودية فيما يلي المياه الداخلية للمملكة ويمتد في اتجاه البحر إلى مسافة اثني عشر ميلا بحريا . ويتفق هذا التحديد مع ما أقرته مؤخرا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في شأن عرض البحر الإقليمي ، وذلك في المادة الثالثة منها والتي نصت على أن « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية » كما أوضحت المادة الثانية من المرسوم الملكي خضوع البحر الإقليمي للمملكة والفضاء الجوي الذي فوقه وكذلك قاع البحر الإقليمي وما تحته من باطن الأرض لسيادة المملكة مع احترام الأحكام المقررة في القانون الدولي .

وفي شأن سياسة المملكة العربية السعودية فيما يختص بما تحت قاع البحر وقاعه في مناطق البحر الأحمر وثرواته ، صدر المرسوم الملكي رقم م/٢٧ في ١٣٨٨/٧/٩ هـ بشأن نظام تملك ثروات البحر الأحمر^(١١) والذي قرر في أحكامه أن كافة المواد الهيدروكربونية والمعادن الكامنة في طبقات قاع البحر العام وذلك في خصوص المنطقة الممتدة في البحر العام والمجاورة للجرف القاري السعودي تعود إلى المملكة وتعتبر بمثابة جزء من تربة الإقليم السعودي وتعامل على أنها ملك للدولة طبقا لنظام التعديل الصادر في عام ١٣٨٢ هـ .

ومن جهة أخرى أصدرت وزارة الخارجية السعودية عام ١٣٩٤ هـ بيانا يوضح سياسة المملكة فيما يختص بمناطق الصيد في البحر الأحمر والخليج العربي المتاخمة لسواحل المملكة^(١٢) . قررت فيه اعتبار المناطق المتاخمة لسواحل المملكة وسواحل جزرها ابتداء من البحر الساحلي للمملكة نحو البحر العام مناطق صيد خالصة للمملكة ، ولا يسمح لغير السعوديين بممارسة الصيد فيها إلا بإذن سابق من حكومة المملكة .

وفي نفس العام أصدرت المملكة مرسوما ملكيا يتعلق بنظام المواني والمرافئ والمناظر البحرية صدرت إعمالا له لائحة تفصيلية تنظم معاملة السفن في مواني ومرافئ المملكة (١٣) .

وعلى المستوى الدولي ، وتقديرا من جانبها للأهمية المتعاضمة لاستخدام البحر الأحمر واستغلال ثرواته ، بادرت المملكة إلى دعوة الدول المشاطئة للبحر الأحمر إلى اجتماع عقد في جدة في الفترة من ١٦ - ١٧ يوليو ١٩٧٢ م حضرته إلى جانب المملكة كل من مصر والسودان واثيوبيا واليمن الشمالي وذلك لتأكيد حقوق هذه البلدان في موارد أعماق البحر الأحمر المعدنية وتنظيم استخدام هذه الحقوق . وصدر عن هذا الاجتماع بيان مشترك أوضح فيه المجتمعون رأيهم في أن موارد البحر الأحمر الطبيعية هي ملك للدول الساحلية وينبغي أن تبقى هكذا في المستقبل (١٤) .

وإيماننا بمبدأ التعاون المشترك فيما بين الدول المشاطئة للبحر الأحمر وقعت حكومة المملكة وحكومة السودان في ١٦ مايو ١٩٧٤ م اتفاقا في شأن الاستغلال المشترك للثروة الطبيعية الموجودة في قاع وتحت قاع البحر الأحمر في المنطقة المشتركة بينهما ، وذلك في مدينة الخرطوم . وقد تضمن هذا الاتفاق وصفا لمناطق البحر الخاصة بالدولتين . وتعهدا بالتعاون بكافة السبل والوسائل للكشف عن الثروة الطبيعية الموجودة في قاع البحر الأحمر واستغلالها . ولضمان سرعة وحسن استغلال هذه الثروة في المنطقة المشتركة بين الدولتين نص الاتفاق على إنشاء هيئة مشتركة لمعالجة الجوانب المختلفة المتعلقة بهذا الاستغلال ، وقد تم تشكيل هذه الهيئة المشتركة حيث عقدت اجتماعها الأول في الخرطوم في ١٠ مايو ١٩٧٥ م ، واتخذت جدة كمقر للأمانة العامة للهيئة . وقد نص في الاتفاق على منح الهيئة المشتركة شخصية مستقلة في مباشرة اختصاصاتها (١٥) .

كل هذا أو غيره يوضح قدر اهتمام المملكة بالبحر الأحمر لما له من أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية وفق ما أثبتته الدراسات من وجود رواسب معدنية وبتروولية إلى جانب ثرائه بالثروات السمكية وغيرها .

ثالثا : استغلال ثروات البحر الأحمر في ضوء أحكام الاتفاقية :

تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر بالتنظيم أنشطة استغلال الثروات الحية وغير الحية في البحار مفرقة في ذلك بين المناطق البحرية المختلفة حسب مدى الولاية الإقليمية للدولة الساحلية عليها .

١ - ففي حدود الأثنى عشر ميلا بحريا مقاسة من خط الأساس (وهي المنطقة التي تعرف بالبحر الإقليمي) (المادة ٣) تمارس الدولة الساحلية سيادة إقليمية كاملة لا يحددها سوى قيد وحيد هو حق المرور البريء لسفن الدول الأجنبية (المادة ١٧ر٢) وبناء عليه يكون

للدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي بما في ذلك القاع وتحت حقوق كاملة فيما يتصل بكشف واستغلال ما في منطقة البحر الإقليمي من ثروات حية أو غير حية ووضع القوانين والأنظمة الكفيلة بحفظ الموارد الحية وتنظيم صيدها وكذا استغلال الثروات المعدنية وغير ذلك من أنشطة الاستخدام والاستغلال الاقتصادي للبحر الإقليمي وحماية البيئة البحرية (١٦) .

٢ — وفيما وراء البحار الإقليمية أقرت الاتفاقية للدول الساحلية بولاية إقليمية محدودة إلى مدى معين يختلف من حيث المضمون والاتساع بحسب المنطقة البحرية المعنية . وفي هذا الإطار أوردت الاتفاقية نظامين ، أحدهما نظام معروف من قبل وهو نظام الجرف القاري ، وثانيهما نظام مستحدث وهو نظام المنطقة الاقتصادية البحرية الخاصة .

أ — في خصوص الجرف القاري (١٧) أحدثت الاتفاقية تطورا فيما يتصل بتحديد اتساعه ودون مساس بالمفهوم الخاص به والذي سبق وأن أقرته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ م . فالجرف القاري حسب نص المادة الأولى من اتفاقية جنيف يستخدم للإشارة إلى (أ) قاع البحر وباطن أرض المناطق المغمورة الملاصقة للساحل رغم وجودها خارج منطقة البحر الإقليمي إلى عمق مائتي متر أو إلى ما وراء هذا الحد إلى حيث يسمح عمق المياه العلوية باستغلال الموارد الطبيعية للمناطق المذكورة . (ب) إلى قاع البحر وباطن أرض المناطق المغمورة المماثلة والملاصقة لسواحل الجزر » .

وقد وجه إلى هذا التحديد انتقادات عديدة خاصة من قبل دول أمريكا الجنوبية والدول الأفريقية (١٨) . لذلك عدلت عنه اتفاقية قانون البحار الأخيرة بنصها في الفقرة الأولى من المادة ٧٦ (يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرهما الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية . وإلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للمسافة القارية يمتد إلى تلك المسافة ، ومن هنا تكون الاتفاقية الأخيرة قد أخذت بمعياريين بديلين : أحدهما جغرافي بمعنى أن يمتد الجرف القاري إلى الطرف الخارجي للحافة القارية ، ومعياري مسافة وهو ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس في حالة ما إذا كان الطرف الخارجي المشار إليه لا يصل إلى هذه المسافة .

ومن جانب آخر لم تحدث الاتفاقية تعديلا في نطاق ومضمون الحقوق المقررة للدولة الساحلية على الجرف القاري حيث أقرت ما سبق أن نظمت اتفاقية ١٩٥٨ م وهو الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق سيادية لأغراض استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ، وأن هذه الحقوق خالصة للدولة الساحلية وغير متوقفة على شرط (المادة ٧٧) (١٩) .

وإذا نظرنا إلى موقف المملكة من الجرف القاري (٢٠) نجد أنها قد أبدت مبكراً اهتمامها بتأكيد ولايتها على باطن الأرض وقاع البحر في المناطق الملاصقة لسواحلها . ففي ٢٨ مايو ١٩٤٩ م أصدرت إعلاناً ملكياً يتعلق بسياستها على مناطق الجرف القاري في الخليج العربي ، ولم يتضمن هذا الإعلان شيئاً في شأن البحر الأحمر بسبب بعض الاعتبارات الاقتصادية المتصلة بما أبرمته المملكة من اتفاقية عام ١٩٤٨ م مع شركة أرامكو والذي بمقتضاه أعطيت الأخيرة حق استكشاف النفط في المناطق المغامرة القريبة من ساحل المملكة في الخليج العربي . ولكن أمام الاكتشافات التي حدثت في الستينات لموارد طبيعية هائلة تحت سطح البحر الأحمر والتوقعات الاقتصادية التي أغرت بعض شركات التعدين الدولية بمحاولة استخراج هذه الموارد بموجب اتفاقات قانونية مختلفة ، أصدرت المملكة العربية السعودية المرسوم الملكي رقم م/٢٧ في ١٣٨٨/٧/٩ هـ الموافق أول سبتمبر ١٩٦٨ م المشار إليه سابقاً والذي أكد على حق المملكة الانفرادي في استكشاف واستخراج ثروات البحر الأحمر المعدنية واستغلالها ، وطبقاً لما تضمنه هذا المرسوم من أحكام ، ترى المملكة أن الموارد الموجودة في قاع البحر الأحمر الملاصقة لجرفها القاري تشكل جزءاً لا يتجزأ من أراضيها ، ومن ثم ليس لأحد الحق في هذه الموارد سوى حكومة المملكة . والهدف من ذلك هو استبعاد مطالب أي جهة أخرى بأية حقوق أيا كانت في الموارد المعدنية التي تكمن في قاع البحر الأحمر المتاخم لساحل المملكة . ولا ينبغي أن يشكل ذلك تعد على حقوق غيرها من الدول الساحلية على البحر الأحمر حيث قرر المرسوم في مادته الثالثة أنه يجوز لحكومة المملكة أن تمارس حقوقها على هذه الموارد عن طريق إقتسامها مع الحكومات المجاورة التي تتمتع بحقوق مماثلة معترف بها من قبل المملكة في المنطقة المشتركة ..

وأخيراً أكد المرسوم على أن هذا النظام لا يتعارض في وصف البحر العام أو إعاقه الملاحة فيه وذلك في حدود أحكام القانون الدولي العام المستقرة . وبالتحليل القانوني لأحكام المرسوم يتضح أنه يسائر القواعد التي أقرتها اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري بما يفيد أن حصول المملكة على الموارد المعدنية في البحر الأحمر الموجودة بجرفها القاري وقاع البحر الملاصق له والقريب من سواحلها يعد أمراً قانونياً إعمالاً لمعيار الاستغلال الذي أخذت به اتفاقية جنيف ١٩٥٨ ، كما يجيء متفقاً كذلك مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الأخيرة لقانون البحار .

وإذا كانت المملكة العربية السعودية تعد أول دولة ساحلية للبحر الأحمر تبادر بسن قوانين خاصة بملكيتها للموارد غير الحية لمناطق القاع الملاصقة لجرفها القاري ، فكذلك يمكن القول ، بأن الاتفاق السعودي السوداني الموقع في ١٦ مايو ١٩٧٤ م والمنظم للاستغلال المشترك للموارد المعدنية الموجودة بين جرفها القاري يعتبر الأول من نوعه ليس فقط على مستوى الدول المشاطئة للبحر

الأحمر ، بل على مستوى العالم كله . وقد حققت المملكة بمقتضى هذا الاتفاق رغبتها فيما يتعلق بملكية موارد قاع البحر الأحمر ، في الاشتراك مع الدول المجاورة والمقابلة في استغلال مناطق قيعان البحر المشتركة بينها ، كما يفيد هذا الاتفاق توضيح موقف المملكة في عدم المساس بحقوق الأطراف الأخرى المشاطئة للبحر الأحمر .

ب — وفي خصوص المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة ، فعلى الرغم من أنها تمثل مفهوما جديدا في أنظمة القانون الدولي للبحار إلا أن فكرتها قد وجدت تأييدا من الدول الساحلية خلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وخاصة من قبل الدول النامية التي عملت على تأكيد سيادتها على ثرواتها الحية الموجودة في المناطق البحرية القريبة من سواحلها فيما يلي بحارها الإقليمية والتي تعتبر غذاء أساسيا لسكانها لاحتوائه على نسبة عالية من البروتين ، ولحماية هذه الثروة من الاستغلال المفرط الذي تقوم به الدول الصناعية وما يترتب عليه من مخاطر استنزاف هذه الثروات (٢١) .

وقد أقر المؤتمر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة وأوردت الاتفاقية الأحكام المنظمة لها بالجزء الخامس منها ، حيث حددت المادتان ٥٥ و ٥٧ مفهوم هذه المنطقة بأنها « منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له » ولا تمتد هذه المنطقة « إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي » وحددت المادة (٥٦) نطاق حقوق الدولة الساحلية وواجباتها على النحو التالي :

- ١ — حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية ، الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه ، وحفظ هذه الموارد وإدارتها ، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح .
- ٢ — ولاية فيما يتصل بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .
- ٣ — وغير ذلك من الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها بالاتفاقية وفيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه تنطبق أحكام الجرف القاري الواردة بالجزء السادس من الاتفاقية .
- ٤ — على الدولة الساحلية أن تولى في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية المراعاة الواجبة لحقوق وواجبات الدول الأخرى ، وأن تتصرف على النحو المتفق مع أحكام الاتفاقية . ومن أبرز الحقوق المقررة للدول الأخرى حق جميع الدول في ممارسة حرية الملاحة والتخليق ومد الكابلات والأنابيب البحرية (المادة ٥٨) وحق الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا في المشاركة على أساس منصف في جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية للدول الساحلية وبموجب اتفاقيات مع عدم جواز نقل هذه الحقوق (المادتين ٦٩ و ٧٠) .

أما بخصوص تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة فقد قررت الاتفاقية (المادة ٧٤) أن يتم هذا التعيين عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي من أجل التوصل إلى حل منصف . وإذا تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة من الزمن لجأت الدول المعنية إلى إجراءات التسوية المنصوص عليها بالاتفاقية ، وحتى يتم التوصل إلى اتفاق ، على الدول المعنية أن تبذل قصارى جهودها بروح من التعاون والتفاهم للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي .

- وإذا أجرينا تطبيقاً للقواعد السابقة على البحر الأحمر يتضح ما يلي :
- ١ — إنه نظراً لضآلة اتساع عرض البحر الأحمر الذي لا يتجاوز في أكثر من مناطقه اتساعاً ١٩٠ ميلاً ، فإنه سيكون مغطى كلية بالمناطق الاقتصادية الخالصة .
 - ٢ — إنه نظراً لكثرة عدد الدول الساحلية المطلة عليه ، وهي إما دول متلاصقة أو دول متقابلة فإن تحديد الخطوط الخارجية للمناطق الاقتصادية الخاصة بكل منها سيتم وفقاً لحكم المادة ٧٤ من اتفاقية قانون البحار ، وأكثر وسائلها مناسبة هي الاتفاق بين هذه الدول .
 - ٣ — إن البحر الأحمر يدخل في عداد البحار شبه المغلقة — كما سبق أن أوضحنا — والتي أفردت لها الاتفاقية حكماً خاصاً أوردته في الجزء التاسع منها المادتان ١٢٢ و ١٢٣ . فبعد أن عرفت المادة ١٢٣ البحر المغلق والبحر شبه المغلق وهو الذي ينطبق كلية على البحر الأحمر ، حثت المادة ١٢٣ الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق على التعاون في ممارسة حقوقها وأداء واجباتها المقررة في الاتفاقية . فقد قررت هذه المادة : « ينبغي أن تتعاون الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق فيما بينها في ممارسة ما لها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات فيما بينها في ممارسة ما لها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات بمقتضى هذه الاتفاقية . وتحقيقاً لهذه الغاية ، تسعى مباشرة أو عن طريق منظمة إقليمية مناسبة ، إلى :
أ — تنسيق إدارة الموارد الحية للبحر وحفظها واستكشافها واستغلالها .
ب — تنسيق أعمال حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .
ج — تنسيق سياساتها المتعلقة بالبحث العلمي والقيام ، حيثما يقتضي الأمر ، ببرامج مشتركة للبحث العلمي في المنطقة .
د . دعوة غيرها من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر ، حسب الاقتضاء ، لتعاون معها في العمل على تدعيم أحكام هذه المادة .

وبين من هذا النص أن الاتفاقية تميل إلى أن التعاون من خلال الاتفاقيات الدولية أو من خلال منظمات إقليمية هو السبيل المناسب لتنسيق إدارة واستغلال الثروات الحية وحماية البيئة البحرية والبحث العلمي ، في خصوص البحار شبه المغلقة والتي يعد البحر الأحمر من نماذجها .

وفكرة التعاون هذه لم تغب عن اهتمام المملكة العربية السعودية . فإلى جانب ما سبق أن أشرنا إليه من اهتمام المملكة باستغلال الثروات الطبيعية غير الحية في مناطق الجرف القاري وجهودها من أجل تحقيق التعاون بين الدول الساحلية للبحر الأحمر ، فإن المملكة قد بدأت في إيلاء الاهتمام بالصيد في حوالي منتصف السبعينات وبالتحديد منذ عام ١٩٧٤ م حيث أصدرت بيانا عام ١٣٩٤ هـ — ١٩٧٤ م أكدت فيه سيادتها على الثروات السمكية الموجودة في البحر الأحمر والخليج العربي وذلك في المناطق الواقعة بين أراضيها الرئيسية وسواحل الجزر والبحار العالية . ومن ناحية أخرى بدأت حكومة المملكة في انتهاج سياسة جديدة داخليا وإقليميا ، ترمي إلى تنمية صناعة الصيد بالدولة وتشجيع التعاون الإقليمي في هذا الخصوص . ومن مظاهر ذلك المرسوم الملكي الصادر في ٣ سبتمبر ١٩٧٩ م والخاص بالتصديق على اتفاق بإنشاء شركة الصيد العربية للبحار العالية كهيئة تابعة لجامعة الدول العربية بغية ترقية التضامن الاقتصادي العربي (٢٢) .

وإذا نظرنا إلى فكرة البحار شبه المغلقة تبين لنا أنها فكرة حديثة آثار تعريفها وبيان خصائصها نزاع بين الدول المطلة على هذه البحار . فالدول الموجودة داخل هذه البحار ولها سواحل ضيقة ترغب في التمتع بحرية الملاحة والصيد وإجراء البحوث العلمية على قدم المساواة مع الدول ذات السواحل الطويلة الموجودة معها على البحار شبه المغلقة بينما تقترح الدول التي لها سواحل طويلة على البحار شبه المغلقة أو التي تتحكم في مداخلها تطبيق نظام المرور البريء ، وأن يكون لها اختصاص مطلق في استغلال ما بهذه البحار من ثروات حية وغير حية ، وإجراء البحوث العلمية خاصة في منطقتها الاقتصادية الخالصة (٢٣) .

والمأمل في نص المادة ١٢٣ يجد أنها قد جاءت في صيغة غير ملزمة على خلاف ما كانت تقضي به المادة ١٣٤ من النص غير الرسمي من التزام الدول المشاطئة لبحار شبه مغلقة بالتعاون ، وهو النص الذي لاقى اعتراضا شديدا لتعارض فكرة الالتزام مع اختصاصات الدول الساحلية مما دفع إلى العدول عنه .

ولا شك أن التعاون بين الدول المشاطئة لبحار شبه مغلقة لا يكون عن طريق الإلزام بل عن طريق التنسيق والتفاهم المتبادل ، خاصة وأن الأهداف مشتركة حيث يرغب الجميع في صيانة البيئة البحرية ومكافحة التلوث والحفاظ على الثروات السمكية وحسن استغلالها وتنميتها . وتوجد سوابق لتعاون من هذا القبيل بين دول تطل على بحار شبه مغلقة كاتفاقية مكافحة التلوث الموقعة بين دول البحر المتوسط عام ١٩٧٦ م وتوصيات مؤتمر جدة التي بادرت بالدعوة إليه المملكة العربية السعودية في خصوص استغلال الثروات غير الحية للبحر الأحمر .

وإذا كان التعاون أمرا مفترضا ومقبولا لدى الدول المشاطئة للبحر الأحمر ، فإن الخطورة المهددة لهذا التعاون تكمن فيما قد تزعمه إسرائيل من مطالبات المشاركة في استغلال ثروات هذا البحر وما قد يدفعها إلى محاولة السيطرة على أجزاء ساحلية أوسع على شواطئ البحر الأحمر أو الاستيلاء على بعض الجزر الموجودة فيه . ولتوضيح ذلك يتعين أن نحدد الوضع القانوني لإسرائيل على البحر الأحمر في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

تطل إسرائيل على خليج العقبة بخط ساحلي يصل إلى سبعة أميال عند أقصى شماله . وتطل عليه كذلك الأردن بخط ساحلي يبلغ خمسة أميال ، والمملكة العربية السعودية شرقا بخط ساحلي يبلغ حوالي ١٠٥ ميلا ، ومصر غربا بخط ساحلي يبلغ ١٢٥ ميلا . وخليج العقبة هو استمرار لصدع البحر الأحمر ويشكل ذراعه الشمالي الشرقي ، ويبلغ طوله حوالي ١١٠ أميال ويتراوح عرضه بين ٨ أميال و ١٧ ميلا .

وبغض النظر عن مسألة شرعية الوجود الإسرائيلي على خليج العقبة من عدمه ، فإن المسألة التي يعيننا بحثها هنا تدور حول ما إذا كان الوجود الإسرائيلي على الخليج يعطي لها حقا في المشاركة في استغلال الثروات بالبحر الأحمر .

أن ضيق الخط الساحلي الذي تشغله إسرائيل على قمة خليج العقبة شمالا ومجاورتها للساحل الأردني والساحل المصري بالإضافة إلى ضيق اتساع الخليج كل هذا لا يسمح بوجود منطقة اقتصادية خالصة لإسرائيل ، لذلك فإن الحكم الذي يثير الانتباه في اتفاقية قانون البحار هو الوارد في المادة (٧٠) والخاص بالدول المتضررة جغرافيا .

وقد عرفت المادة في فقرتها الثانية الدول المتضررة جغرافيا بأنها « الدول الساحلية ، بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة وشبه مغلقة ، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على امدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية ، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها (١١) . وتحليل هذا التعريف يبين أنه لا اعتبار دولة ما متضررة جغرافيا يتعين توافر الشروط التالية :

- ١ — أن تكون دولة ساحلية سواء كانت مطلة على بحار مفتوحة أو بحار مغلقة أو شبه مغلقة .
- ٢ — أن يكون مساحة ساحلها من الضيق بحيث لا يسمح بوجود منطقة اقتصادية خالصة لها .
- ٣ — أن تعتمد هذه الدولة في حصولها على إمدادات سمكية كافية لغرض تغذية سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة الإقليمية أو دون الإقليمية .

وإذا كان الشرطان الأول والثاني من الشروط الجغرافية التي تنطبق على إسرائيل في خصوص البحر الأحمر ، فإن الشرط الثالث شرط اقتصادي من المغالاة القول بانطباقه على إسرائيل حيث أن لها خطا ساحليا طويلا على البحر المتوسط يسمح بوجود منطقة اقتصادية خالصة تستطيع من خلال استغلالها للثروات الحية الموجودة بها أن تحصل على ما يكفيها ويزيد من الإمدادات السمكية .

وبالتالي لا تتوافر لديها الحكمة التي دفعت الاتفاقية إلى الاعتراف للدول المتضررة جغرافيا — وفقا للفقرة الأولى من المادة ٧٠ بحق المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية ، خاصة وأن هذه المادة قد قرنت ذلك بضرورة مراعاة ما يتصل من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية . والظروف الجغرافية لإسرائيل لا تجعلها في وضع يبرر انطباق أحكام الدولة المتضررة جغرافيا عليها ، وذلك على عكس وضع المملكة الأردنية التي تطل هي على رأس خليج العقبة بخط ساحلي ضيق لا يسمح لها بمنطقة اقتصادية خالصة ، وليس لها خط ساحلي آخر على البحر المتوسط أو غيره من البحار العامة أو المفتوحة .

ومن الجدير بالإشارة إليه أن الحكم الوارد في المادة ٧٠ لا ينصرف إلى استغلال الثروات غير الحية والذي يعتبر وفق أحكام الاتفاقية الأخرى من الحقوق السيادية الخالصة للدول التي لها مناطق اقتصادية ولا تشاركها في ذلك الدول المتضررة جغرافيا .

وعودة منا إلى موضوع التعاون بين الدول المشاطئة للبحر الأحمر كبحر شبه مغلق والذي حثت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة ٢٣ منها ، نستطيع أن نذكر أن المملكة العربية السعودية مؤمنة بضرورة التعاون وأهميته ، وقد عملت على بذل الجهود من أجل جمع شمل دول البحر الأحمر لوضع تصور مشترك وخطة جماعية منسقة حيال هذا البحر ، من كافة نواحي الاقتصادية والأمنية والبيئية . وتقديرا لدور المملكة للموس في هذا المجال ، اختيرت مقرا للمنظمة الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر والتي تشترك في عضويتها كل من المملكة العربية السعودية والأردن والجمهورية العربية اليمنية وجمهورية الصومال والسودان وفلسطين . وهذا الاتجاه من غالبية الدول المطلة على البحر الأحمر يأتي متمشيا مع الدعوة التي تبنتها اتفاقية قانون البحار وليس فقط بمناسبة كون البحر بحرا مغلقا وإنما في إطار المبدأ العام الذي أكدته المادة ١٩٧ منها التي تقرر « تتعاون الدول على أساس عالمي ، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي . مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية ، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها ، تتمشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة » (٢٤) .

رابعاً : الملاحة في البحر الأحمر :

قبل أن نتعرض لنظم الملاحة عبر مياه البحر الأحمر يتعين أن نوضح نظام تقسيم الحدود البحرية وفق أحكام قانون البحار وما اتبعته الدول المشاطئة للبحر الأحمر في هذا الخصوص .

١ - نظام الحدود البحرية :

لم يتفق العمل الدولي على معايير محددة واضحة لاتساعات المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية للدول الساحلية ، ولا فيما يتصل بالخطوط الخارجية لهذه المناطق فيما بين الدول المتقابلة أو الدول المتجاورة ، حتى أن اتفاقيات جنيف للبحار التي صدرت عام ١٩٥٨ م لم تضع حلاً شافياً ونهائياً لهذه المسائل بالإضافة إلى أنها لم تحظ بتأييد من غالبية الدول ، الأمر الذي انعكس على مواقف الدول المختلفة من هذه المسائل . وإذا نظرنا إلى مواقف الدول المطلة على البحر الأحمر يتبين لنا أن غالبية هذه الدول قد حددت بحرهما الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً بينما اكتفت الأردن بثلاثة أميال بحرية (٢٥) . وقد حسمت اتفاقية قانون البحار الأخيرة هذه المسألة بأن حددت عرض البحر الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً .

أما تعيين الحدود الخارجية للبحر الإقليمي في حالة التداخل بين الدول المتلاصقة والمتقابلة ، فقد أثار جدلاً بين الدول التي تمتلك جزراً أمام سواحلها أو أمام سواحل الدول الأخرى من جهة والدول التي لا تمتلك جزراً أو تقرب من سواحلها جزر تابعة لدول ملاصقة أو مقابلة ، حيث تمسكت المجموعة الأولى بتطبيق خط الوسط في حالة عدم الاتفاق بينما رفضت المجموعة الثانية فكرة خط الوسط وافترضت أن يكون التقسيم بالاتفاق . ولم تحسم اتفاقية جنيف هذا الخلاف بأن أوردت حكماً توفيقياً بترك الباب مفتوحاً أمام الخلاف ، وهو الحكم الوارد بالفقرة الأولى من المادة ١٢ من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة والذي يقرر بأنه « عندما تتقابل سواحل دولتين أو تكون متاخمة لبعضهما فلا يحق لأي الدولتين ، عندما يتعذر الوصول إلى اتفاق بينهما أي تمتد بحرهما الإقليمي إلى وراء خط الوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقط لخط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين . غير أن أحكام هذه الفقرة لا تطبق عندما يكون من الضروري بسبب الوضع التاريخي أو الظروف الخاصة الأخرى تحديد البحر الإقليمي للدولتين بطريقة ما خلافاً لهذه الأحكام ، وهو نفس الحكم الذي أقرته اتفاقية قانون البحار الأخيرة في المادة (١١٥) منها . وقد أقرت المملكة العربية السعودية فكرة الاتفاق كأساس لتعيين الحدود الخارجية في حالة تداخل مياه بحرهما الإقليمي مع الدول الملاصقة أو المقابلة على أن يكون الاتفاق مبنياً على مبادئ العدل ، وعليه يكون بالإمكان استخدام خط الوسط أو أي طريقة أخرى تؤدي إلى تحقيق العدالة (المادة ٧ من المرسوم الصادر عام ١٣٧٧ هـ) .

والمسألة الثانية التي تهم في خصوص البحر الأحمر هي تعيين الحدود الخارجية للمناطق الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة خاصة وقد أوضحنا سابقاً أن البحر الأحمر كله نظراً لاتساعه الضيق يصير مغطى بالمناطق الاقتصادية الخالصة للدول المشاطئة له . وقد أثار بحث هذه المسألة الكثير من النقاش والخلاف في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، وانتهى المؤتمر إلى إقرار فكرة الاتفاق كأساس لتعيين الحدود الخارجية حيث نصت المادة ٧٤ من الاتفاقية على أن « ١ — يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، من أجل التوصل إلى حل منصف » .

والواقع أن هذا الحكم لم يحسم المسألة بقدر ما أثبت فيها عناصر الخلاف حيث بين المعيار الموضوعي وهو أن يكون الاتفاق على أساس من القانون الدولي ، بمعيار يغلب عليه الطابع الشخصي وهو « من أجل التوصل إلى حل منصف » وهو ما يقتضي مراعاة الاعتبارات الاقتصادية والتاريخية والمصلحية للدول المعنية حتى يتحقق الحل المنصف ، وهنا يصعب التوصل عن طريق الاتفاق إلى حل مرض للأطراف ، الأمر الذي سيجعل تطبيق الفقرتين الثانية والثالثة من المادة ٧٤ هو الأكثر شيوعاً هذا بالإضافة إلى أن الفقرة الثانية استخدمت في تحديد المدة التي يتعين الاتفاق خلالها معياراً مبهماً يزيد غموضاً وهو معيار « الفترة المعقولة من الزمن » .

٢ — الملاحة في البحر الأحمر :

إن أهمية البحر الأحمر في مجال الملاحة ترجع إلى ما يقرب من ٣٥٠٠ سنة ، حيث ظل البحر الأحمر طيلة هذه الفترة مسرحاً هاماً للتجارة والاتصالات بين الشرق والغرب والشمال والجنوب ، وازدادت هذه الأهمية الملاحية بعد فتح قناة السويس واكتشاف البترول في مناطق الجزيرة العربية بصفة خاصة وغيرها من المناطق المجاورة . وقد انعكست هذه الأهمية على مواقف الدول البحرية الكبرى بالشكل الذي جعل منطقة البحر الأحمر على مدار تاريخه من المناطق الاستراتيجية الهامة على المستوى العالمي (٢٧) . ورغم أهمية هذا البعد الاستراتيجي وانعكاساته على الملاحة في البحر الأحمر ، فإن ما يعنينا هنا هو استعراض التنظيم القانوني للملاحة وفق اتفاقية قانون البحار .

فمن القواعد الثابتة عرفاً واتفاقاً أن للدولة الساحلية السلطة الكاملة في تنظيم مرور السفن الأجنبية عبر مياهها الداخلية على أن تراعي اعتبارات تسيير الملاحة الدولية فيما تصدره من قوانين وأنظمة بشأن استخدام موانئها البحرية ، وهو ما راعته المملكة العربية السعودية حين أصدرت المرسوم الملكي رقم م / ٢٧ في ١٣٩٤/٦/٢٤ هـ بشأن نظام الموانئ والمناظر البحرية . وإذا كان

للدولة الساحلية نفس السلطة في شأن تنظيم الملاحة داخل بحرها الإقليمي إلا أن القانون الدولي للبحار قد فرض عليها قيوداً جوهرياً هو احترام حق المرور البريء لسفن الدول الأجنبية . وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو يمس نظامها أو يعتدي على أمنها والذي يتم طبقاً لأحكام الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى ، كما حددت الحالات التي يعتبر المرور فيها غير بريء^(١٩) . والمرور المقصود هنا هو الملاحة عبر البحر الإقليمي بقصد اجتيازه دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارجها وكذا التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها ويكون المرور متواصلاً وسريعاً إلا في الحالات التي تتطلبها مقتضيات الملاحة العادية أو تستلزمها قوة قاهرة أو حالة ضرورة (المادة ١٨) . وحق المرور البريء هذا تتمتع به سفن جميع الدول (المادة ١٧)^(٢٨) . ولكن هل تتمتع بهذا الحق السفن الحربية الأجنبية دون قيد أو شرط ؟ اختلف الرأي خلال مناقشات المؤتمر حيث اتجه فريق تؤيده مجموعة الدول النامية إلى ضرورة الحصول على إذن مسبق أو حتى مجرد الإخطار قبل دخول السفينة الحربية البحر الإقليمي لدولة أجنبية بينما اتجه الفريق الآخر والمؤيد من قبل الدول الغربية أساساً إلى عدم تقييد مرور هذه السفن خلال البحار الإقليمية والتسوية بينها وبين السفن غير الحربية^(٢٩) . ولقد جاءت الاتفاقية خالية من أي نص صريح في هذه المسألة الأمر الذي يفيد وفق ظاهر نص المادة ١٧ من الاتفاقية عدم تقييد مرور السفن الحربية ، مع مراعاة ما تفرضه المادة ٢٣ على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية بأن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن .

وفيما يتصل بنظام الملاحة في ما يلي البحر الإقليمي من مناطق بحرية وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة (في خصوص البحر الأحمر) فإنه محكوم بالمادة ٥٨ من الاتفاقية التي تعترف لجميع الدول ساحلية أو غير ساحلية بحق التمتع بحريات الملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة والمتفقة مع أحكام الاتفاقيات الأخرى .

وممارسة الدول لحرية الملاحة والتحليق في المناطق الاقتصادية الخالصة ليس مطلقاً من أي قيد على النحو التالي :

أ — التزام الدول في ممارستها لهذه الحرية بمراعاة الحقوق والواجبات المقررة للدولة الساحلية ، وعليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية لهذا الغرض .

ب — التزام جميع السفن باحترام مناطق السلامة التي تقيمها دولة الساحل حول ما تنشئه من جزر صناعية أو تقيمه من منشآت وتركيبات في المنطقة الاقتصادية ، وعليها أن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار هذه الجزر والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة .

ج — للدولة الساحلية ، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها ، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة ، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقاً لأحكام الاتفاقية

د — أن تمارس حرية الملاحة والتحليق في حدود المبدأ العام الذي يحكم أعالي البحار والذي نصت عليه المادة (٨٨) بأن « تخصص أعالي البحار للأغراض السلمية » . ووفقاً للمادة (٥٨ / ٢) ينطبق هذا المبدأ في المنطقة الاقتصادية الخالصة . وعليه يتعين أن تكون الملاحة والتحليق عبر المنطقة الاقتصادية غير منطوية على تهديد للسلم بما في ذلك سلم الدولة الساحلية ، وإلا اعتبر ذلك خروجاً على مقتضيات الملاحة الشرعية التي ينبغي ممارسة الحرية في إطارها ، بما يعطي للدولة الساحلية حق مواجهة هذا الخروج ومنعه بالطرق المشروعة قانوناً بما في ذلك استخدام القوة بغرض الدفاع الشرعي ^١ أعمالاً لحكم المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة .

هـ — الالتزام بمراعاة ما تصدره الدولة الساحلية من قوانين أو تضعه من تدابير من أجل الحفاظ على البيئة البحرية ومنع التلوث أو التهديد وكذا ما تتخذه من قوانين وأنظمة بشأن تنظيم البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

هذا ولا تتوقف الأهمية الاستراتيجية للملاحة للبحر الأحمر عند حد المرور عبر البحر الإقليمي أو المناطق الاقتصادية الخالصة ، بل إن هذه الأهمية تثور كذلك في شأن المرور عبر المضائق الموجودة به وبصفة خاصة مضيق باب المندب عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ومضيق تيران عند مدخل خليج العقبة وفيما يبين الجزر العديدة المنتشرة في هذا البحر (٣٠) .

ولا خلاف في انطباق أحكام المرور العابر كما وردت باتفاقية قانون البحار (المواد من ٣٧ حتى ٤٤) على مضيق باب المندب باعتبار أنه من المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة . والمرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق مع مراعاة الواجبات المنصوص عليها بالمادة (٣٩) والتي من أهمها

الامتناع عن التهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة . وتأتي هذه الأحكام متفقة مع الموقف الذي تبنته المملكة خلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار .

أما في خصوص مضيق تيران وهو ممر مائي يصل بين منطقة اقتصادية خالصة والبحر الإقليمي لدولة أو لمجموعة من الدول ، فإن الملاحة فيه تخضع لنظام المرور البريء الوارد بالمادة (٤٥) من الاتفاقية أي المرور غير الضار بسلم وأمن ونظام الدولة أو الدول المضائقية (٣١) .

٩٠

وفيما يتعلق بالممرات التي قد تتواجد بين الجزر (٣٢) أو بين جزيرة والساحل فإن الملاحة داخلها تخضع لقواعد ونظم الملاحة المطبقة من قبل الدولة الساحلية وفق طبيعة المنطقة البحرية مياه داخلية أو بحر إقليمي أو منطقة اقتصادية . ومن جهة أخرى لا ينطبق نظام المرور العابر داخل ممر ملاحي بين جزيرة وجزء من ساحل الدولة إذا كان يوجد خارج الجزيرة في اتجاه البحر طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية في حالة ما إذا كان هذا الممر يصل بين جزء من منطقة اقتصادية خالصة أو أعالي البحار وجزء آخر من منطقة اقتصادية أو أعالي بحار (المادة ٣٨) .

خاتمة :

يتضح لنا من العرض السابق ، قدر الأهمية الاستراتيجية والملاحية والاقتصادية للبحر الأحمر ، الأمر الذي يبرز أهمية بحث النظام القانوني لاستخدامه واستغلال ثرواته . وقد أوردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حكما خاصا بالبحار شبه المغلقة ، والتي يعد البحر الأحمر وأحد منها ، يدعو إلى التعاون والتنسيق بين الدول الساحلية فيما يتصل بالصيد وحماية البيئة والبحث العلمي . وكانت المملكة العربية السعودية سباقة إلى إدراك أهمية وحتمية هذا التعاون والتنسيق بين الدول المشاطئة للبحر الأحمر سواء في مجال استغلال الثروات أو في مجال حماية بيئة البحر الأحمر من التلوث ، وفي هذا الإطار وحتى يكون البحر الأحمر عامل قوة استراتيجية وأمنية واقتصادية للدول العربية يتعين :

- ١ — التعاون والتنسيق فيما بين الدول العربية فيما يتصل بإدارة الموارد الحية وحفظها واستكشافها واستغلالها ، وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .
- ٢ — تنظيم برامج مشتركة للبحث العلمي ويمكن في هذا الخصوص التعاون مع الجهات الدولية المعنية من دول ومنظمات دولية .
- ٣ — الإسراع في التفاوض والاتفاق على تعيين الحدود الخارجية للمناطق الاقتصادية الخالصة الخاصة بالدول المشاطئة للبحر الأحمر .

٤ — التأكيد على تخصيص استخدام واستغلال البحر الأحمر بما في ذلك المياه والقاع وباطن أرضه للأغراض السلمية وحدها وحظر القيام بأي أنشطة عسكرية أو تخريبية غير مسئولة فيه .

٥ — إنشاء لجنة إقليمية للبحر الأحمر تضم ممثلين للدول المشاطئة له مهمتها الأساسية متابعة تطبيق أحكام إتفاقية قانون البحار في شأن البحر الأحمر وما تقضي به اتفاقيات التعاون والتنسيق المبرمة بين الدول المشاطئة له ، وتقديم ما تراه من مقترحات وتوصيات لتحقيق التعاون والتنسيق الأفضل في استخدام البحر الأحمر وإستغلال ثرواته .

المراجع

١ — E. Reeves, The Codification of the Law of the Territorial Waters, AJIL, Vol. 24. 1930. p. 486

د. محمد سعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الإقليمي ، رسالة دكتوراة ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، ١٩٧٥ ، ص ١٢٥ وما بعدها .
د. محمد عمر مدني ، القانون الدولي للبحار في مفترق الطرق ، مجلة الاقتصاد والإدارة ، جامعة الملك عبد العزيز، العدد الرابع ، محرم ١٣٩٧ هـ ، ص ١٩٧ .

٢ — د. حامد سلطان ، مؤتمر قانون البحار ، مجلة القانون والاقتصاد ، جامعة القاهرة ، العددان ٣ و ٤ السنة ٢٦ .

د. محمد حافظ غانم ، اتجاهات حديثة في قانون البحر ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، جامعة عين شمس ، يوليو ١٩٥٩ م .

Arthur H. Dean : The second Geneva Conference on the Law of the Sea, AJ.I.L. Vol. 54. (1960). pp. 773 ands Final Act : The Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva 1960, REDI, Vol. 16 (1960), p. 259 ands .

٣ — د. إبراهيم محمد العناني ، النظام القانوني لقاع البحر فيما وراء حدود الولاية الإقليمية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٩ (١٩٧٣ م) ص ٩٣ وما بعدها .
د. توفيق أبو عشبة ، نظام المنطقة الدولية لقاع البحار والمحيطات في قانون البحار الجديد ، مجلة الدراسات الدبلوماسية ، العدد الأول ، ١٤٠٤ هـ ١٩٨٤ م ، ص ٣٤ .
د. صلاح عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٨٣ م ص ٣١ وما بعدها .

والمرجع

٤ — القرار ٢٧٤٩ (الدورة الخامسة والعشرين) في ١٧ ديسمبر ١٩٧٠ م .

٥ — القرار ٣٠٢٩ (الدورة السابعة والعشرين) في ١٨ ديسمبر ١٩٧٢ م .

٦ — د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ١٩٨ .

د. صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ٤٠ وما بعدها .

B.H. Oxman, The Third United Nation'S Conference on the Law of the Sea, AJIL, Vo. 72 (1978)

٧ — راجع : د. عبد الله عبد المحسن السلطان ، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ١٩٨٤ م ص ٢٨ وما بعدها .

- ٨ — صالح عطية سليمان ، ثروات البحر الأحمر والاحتكارات العالمية ، السياسة الدولية ، المجلد السنوي ١٩٧٠ م .
- ٩ — عن النشرة الجغرافية رقم ٣ (١٩٦٥ م) التي أصدرتها وزارة الخارجية الأمريكية مكتب المخابرات والبحوث « سيادة البحار » ١٩ — ٢٠ مشار إليها في مؤلف الدكتور ناصر عبد العزيز العرفج ، سياسة المملكة العربية السعودية البحرية ١٩٤٨ — ١٩٧٨ م ، دراسة في قانون البحار ، عكاظ للنشر والتوزيع ، ١٤٠٣ — ١٩٨٣ م .
- ١٠ — الوثائق البحرية للمملكة العربية السعودية ، وزارة الخارجية ، المرسوم الملكي رقم ٣٣ ، ص ٩ وما بعدها .
- ١١ — المرجع السابق ، ص ١٨ وما بعدها
- ١٢ — المرجع السابق ، بيان رقم ٢٠٠/٤٦/٧٦٥٠/٢ ، ص ٢٠ وما بعدها .
- ١٤ — دكتور إبراهيم محمد عناني ، النظام القانوني لاستغلال ثروات البحر الأحمر ، مؤتمر حول بعض الجوانب القانونية والاقتصادية في مصر ، الغردقة ١٩٨١ م .
- ١٥ — راجع النص العربي للاتفاق السعودي السوداني ، منشور في مؤلف الدكتور عبد الله عبد المحسن السلطان ، المرجع السابق ، ص ٣٠٩ انظر كذلك ، د. ناصر العرفج ، المرجع السابق ، ص ٩٠ وما بعدها .
د. محمود حسن أحمد خليل ، الموجهات الفاعلة لسياسة البحر الأحمر ، مجلة الدراسات الدبلوماسية ، العدد الأول ١٤٠٤ هـ ، ص ١٠٦ .
- ١٦ — للتوسع في النظام القانوني للبحر الإقليمي ، انظر رسالة الدكتور محمد سعيد الخطيب ، المرجع السابق .
د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف ، ١٩٧٥ ، ص ١٢٩ وما بعدها .
- ١٧ — لمزيد من التفاصيل حول الجرف القاري راجع ، دكتور نبيل أحمد حلمي ، الامتداد القاري والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار ، ١٩٧٨ م رسالة دكتوراة جامعة عين شمس .
د. محمد عمر مدني المرجع السابق ، ص ١٤ وما بعدها .
- ١٨ — انظر في مناقشة المسألة ، د. إبراهيم محمد عناني ، النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري في ضوء أحكام اتفاقية جنيف للامتداد القاري ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٣٠ (١٩٧٤ م) ص ٧٨ وما بعدها

Arthur H. Dean, The Continental Shelf in the Geneva Conference on the Law of the Sea. What was accomplished AJIL. Vol 52 (4) 1958, pp. 619 and s.

- ١٩ — دكتور صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ٢٨٤ وما بعدها .
- B.H. Oxman, The Third United Nations Conference on the Law of the Sea, 8th sess, AJIL 1980, pp. 19 - 22 -
- ٢٠ — د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ .
د. ناصر عبد العزيز العرفج ، المرجع السابق ، ص ٦٧ وما بعدها .
- ٢١ — للتوسع راجع ، د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢١٢ وما بعدها .
د. ابراهيم محمد العناني ، المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، ١٩٧٥ م (المجلد ٣١) .
- ٢٢ — د. ناصر العرفج ، المرجع السابق ، ص ٩٤ وما بعدها .
د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢٢٣ .
الوثائق البحرية للمملكة العربية السعودية ، ص ٢٠
- ٢٣ — د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢١٩ وما بعدها .
- ٢٤ — راجع : د. ناصر العرفج ، المرجع السابق ، ص ١٢٤ وما بعدها .
د. محمود حسن أحمد خليل ، المرجع السابق ، ص ١٠٧ .
- ٢٥ — حددت اثيوبيا بحرها الإقليمي باثني عشر ميلا بحريا (١٩٥٣) مصر (٣ ميل عام ١٩١٦ ثم ٦ ميل عام ١٩٥١ وأخيرا اثني عشر ميلا عام ١٩٥٨ م) السودان ١٢ ميل (١٩٦٦ م) اليمن ١٢ ميلا (١٩٦٧ م) المملكة العربية السعودية اثني عشر ميلا عام ١٩٥٨ م .
- ٢٦ — د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢٠٨ وما بعدها .
- ٢٧ — لمزيد من التفاصيل ، راجع د. عبد الله السلطان ، المرجع السابق ، علي عجيل منهل ، المرجع السابق .
د. نبيل أحمد حلمي ، أمن البحر الأحمر والقرن الافريقي ، السياسة الدولية ، اكتوبر ١٩٧٨ م ص ٨٠ .
- L. Johnson, Focus of the 70 : The Red Sea, Defense and Foreign Affairs Digest, Vol. 5, No. 3, March 1977 .
- Amos S. Hershey : The Essentials of International Public Law and Organisation, New York, 1927, pp. 295 and s .

د. محمد سعيد محمد الخطيب ، المرجع السابق ، ص ٣٠٩ وما بعدها .

A. Khoshkish : the Right of Innocent Passage, These, Geneve, 1954 .

Langavant : Droit de la mer, Le Droit des Communications Maritimes, Paris 1981, p. 128 et s.

Ian Brownlie : Principles of Public International Law, 3rd ed. 1979, p. 206

٣ — لمزيد من التفاصيل في موضوع المضائق ، راجع : د. عبد الله شاکر الطائي ، النظرية العامة للمضائق مع دراسة تطبيقية على مضائق تيران وباب المندب ، رسالة دكتوراة جامعة القاهرة ، ١٩٧٤ م .
د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق، ص ٢١٠ وما بعدها .

I. Bruel. E. : International Straits. 1947. Amos S. Hershey : op cit, pp. 303 and s

L. Oppenheim : International Law, A Treatise, Vol. I, Peace, 8th ed. Edited by H. Lauterpacht, Longman, 1974, pp. 510 and s .

٣١ — راجع : د. حسن الراوي ، الوضع القانوني لخليج العقبة ومضائق تيران ، مستخرج من مجلة القضاء ، نقابة المحامين في العراق ، بغداد ١٩٦٧ م .
د. عز الدين فودة ، قضية خليج العقبة ومضيق تيران ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٢٣ (١٩٦٧ م) .
د. محمد حافظ غانم ، قضية خليج العقبة ومضيق تيران ، القاهرة ، ١٩٦٧ م .

٣٢ — راجع في الوضع القانوني للجزر :
د. محمد عمر مدني ، المرجع السابق ، ص ٢١٨ .
وحول البحر الأحمر وجزره انظر ، على عجيل منهل ، المرجع السابق .